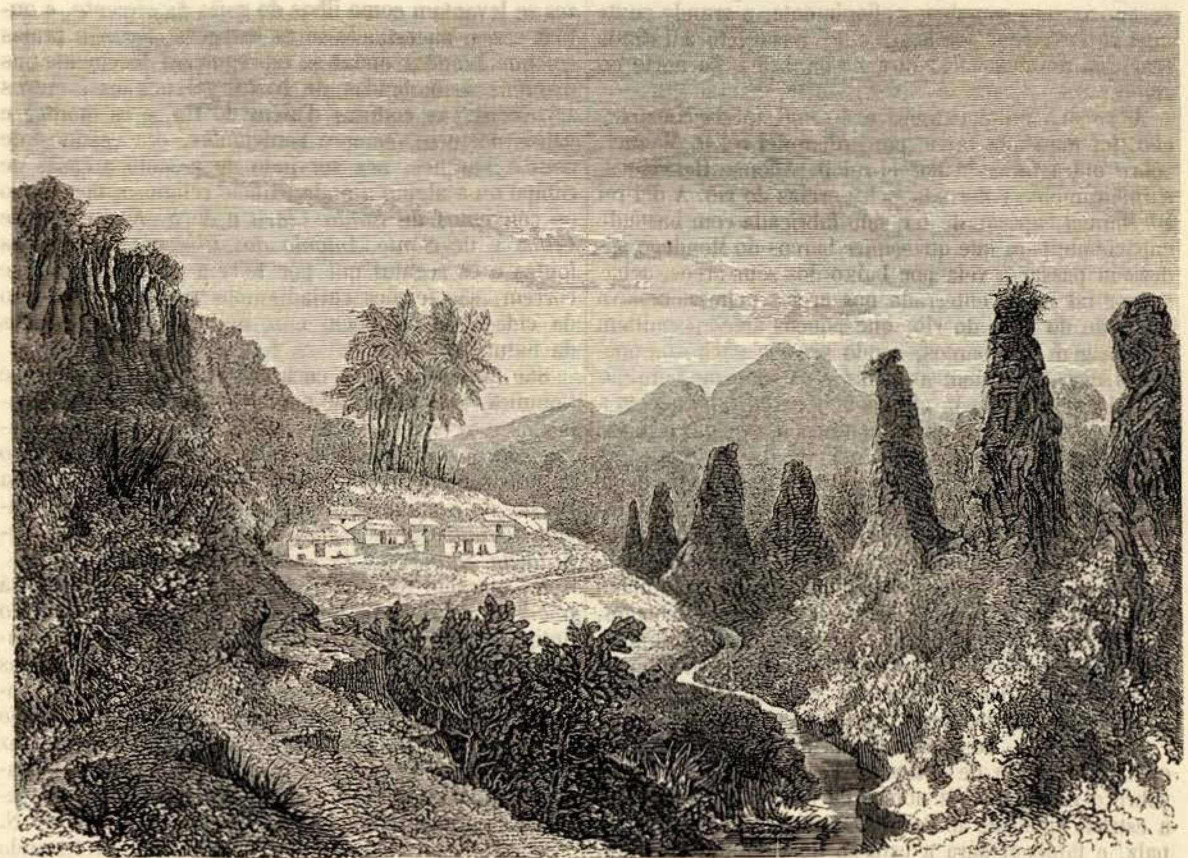


Aldeia de Satrem, nos estados da India, segundo um esboço do sr. Lopes Mendes

A estampa representa uma pobre e triste aldeia de Satari, provincia de Goa. Em 1853, quando os jornaes da India davam noticia de que os salteadores haviam queimado vinte ou trinta aldeias, pensava-se em Portugal que cada uma d'essas aldeias devia ter milhares de habitantes, centenares de predios, riquissimas quintas, fecundissimos pomares. Cresciam as lagrimas e as sympathias á proporção das victimas que haviam succumbido e das riquezas que haviam sido destruidas. Todos ignoravam, e porventura ninguem crêra, que tres ou quatro humildes choças, cercadas de umas poucas de palmeiras, e contendo vinte ou trinta habitantes, podessem formar uma aldeia! Este desapontamento, esta verdadeira logração, tem-n'a tido muitos dos europeus que tem visitado Satari, e tel-a-hão agora os que lançarem os olhos sobre a estampa.

Entre essas casas, cujo agrupamento fórma uma aldeia, rara é aquella que é coberta de telha. Todas tem portas tão baixas, que um homem de estatura mediana não póde entrar por ellas sem se curvar. O interior, dividido em dois ou tres quartos, se assim lhes podêmos chamar, é acanhado e escuro.

A ferocidade natural dos habitantes de Satari não é abrandada pela religião do Brahama, da qual a maior parte só tem ligeiras noções, e estas misturadas com as superstições mais absurdas e ridiculas.

No meio d'esta rudeza apparecem, como pallida luz no meio de immensas trevas, alguns costumes e factos que exprimem civilisação e brandura. Os habitantes de Satari poucas vezes faltam ao juramento que houverem prestado no pagode diante dos idolos. Depú Rane, natural d'essa provincia e chefe dos revoltosos, em 1853, nunca matou os prisioneiros, antes os tratou com bondade e carinho. A mais de um disse elle: — «Revoltei-me contra o estado, que me nega os alimentos a que tenho direito, e não contra vós, que fazeis o vosso dever combatendo e perseguindo-me.» Nas cartas que escrevia ao tenente coronel Theodoro, repetia sempre: — «Se um inimigo estranho se levantar contra o estado, serei prompto em correr em auxilio d'este.»

Poucos são os habitantes de Satari que se dão á agricultura. Oppõe-se a isso a sua indole erradia e feroz. Pelo contrario, são muito amigos da caça, e passam por optimos atiradores. É preciso que elles confiem muito em si e nas suas espingardas para affrontarem sós, como temos visto muitas vezes, os tigres e outras feras.

É simples e insufficiente a alimentação dos habitantes de Satari, e poucas são as suas necessidades. A fertilissima provincia em que nasceram, o solo virgem que pisam, só servem para attestar a incuria do satariense, que larga todos esses dons para andar atraz de uma fera ou para se revoltar contra o estado.

Francisco Luiz Gomes.

DA INICIATIVA LITTERARIA DOS PORTUGUEZES NA PENINSULA HISPANICA

(Vid. pag. 310)

III

A COMEDIA

A comedia, esse genero em que os hespanhoes tanto primaram, e que, abrilhantado pelos talentos colossaes de Lope de Vega e Calderon, serviu de modelo á Europa, deve tambem a um portuguez, senão completa-

mente o impulso primitivo, pelo menos o impulso mais vigoroso. Ticknor, o illustrado americano que escreveu a mais completa historia da litteratura hespanhola de que eu tenho noticia, apesar de não ter estudado a fundo as obras do nosso Gil Vicente, reconhece a sua influencia na litteratura hespanhola, consagra-lhe um capitulo do seu formoso livro, e, comtudo, n'esse capitulo analysa apenas o *Auto de Cassandra*, e cita muito por alto a comedia de *Rubena* e a do *Viuvo*. Que faria se elle tivesse estudado com attenção as obras completas d'esse grande homem, e se ante os olhos deslumbrados lhe apparecesse de subito, na admiravel farça de *Ignez Pereira*, o germen completo e vivaz da boa comedia de Molière!

Ao dialogo do *Mingo Revulgo*, satyra popular dos desvarios e fraquezas de Henrique IV de Hespanha, o pae da *Beltraneja (pater is est quem nuptiæ demonstrant)*, e ao dialogo humoristico (podêmos-lhe assim chamar) do *Amor e o velho*, de Rodrigo Cota, um dos mais bellos trechos da poesia castelhana, vão os estudiosos procurar as origens do theatro hespanhol [1]. São apenas, podêmos dizel-o, a semente acabada de lançar no rego do arado, que o sol, a chuva, o adubo, os succos nutrientes da terra, não fecundaram ainda. A *Celestina*, longa tragi-comedia em vinte e um actos ou partes, e do primeiro dos quaes é tambem auctor, segundo parece, Rodrigo Cota, sendo os outros vinte obra de Fernando Rojãs, póde-se julgar com mais fundamento o ponto de partida do theatro peninsular. Mas, ainda assim, a absoluta impossibilidade de se representar essa novella com fórma dramatica, e a confusão das scenas e dos dialogos, devem dar antes á *Celestina* as honras de original primitivo das novellas picarescas, em que foi a Hespanha tão fecunda, do que fonte primordial do seu magnifico theatro. A prova d'isso foi o ter ficado essa peça como tentativa isolada, que excitava a admiração de toda a Peninsula, que enthusiasmava até o nosso João de Barros, mas que não chamava as imitações. Só o caracter, realmente muito bem traçado, da heroina da peça ficou sendo prototypo de muitos outros personagens da mesma familia, entre os quaes se deve contar a Euphrosina do nosso Jorge Ferreira de Vasconcellos. Os auctores theatraes curvaram-se respeitosamente diante d'esse formoso monumento, mas seguiram outro rumo. Se nos permittem o abstruso da comparação, diremos que a *Celestina* foi como essas peças de artilheria monstruosas que vinham no exercito de Mahomet II, peças que todos os fundidores admiravam, mas que nenhum imitava porque reconheciam a impossibilidade absoluta de fazer uso d'essas esplendidas inutilidades.

Pondo-se, pois, de parte o formoso monstro da *Celestina*, torre de Babel da architectura theatral, temos de reconhecer como pae do drama peninsular a Juan de la Encina, commensal de D. Fadrique de Toledo, duque d'Alba, em cuja casa se representaram todas as suas composições theatraes, a que elle deu o nome de *Eglogas*, e que se filiavam directamente nos dialogos do *Mingo Revulgo* e do *Amor e do velho*, com a differença que eram sempre travados entre pastores, e que admittiam mais de dois personagens, sem comtudo se arriscarem a um grande pessoal.

As primeiras dez eglogas de Juan de la Encina são como que umas paraphrases das bucolicas de Virgilio. Os pastores conversam entre si ácerca de algum acontecimento notavel da corte de Fernando e Isabel, como os Tytiros e os Menalcas do vate mantuano palestravam sobre os acontecimentos de Roma no tempo de Augusto, depois cantam um villaneico e vão-se embora. Para darmos idéa d'este genero primitivo de composições, contaremos o enredo da primeira: Entram dois pastores, e um d'elles mostra-se muito afflicto porque vae haver guerra com a França, e o duque d'Alba tem de ir a ella, e então que será da duqueza, e d'elle pastor, e de toda a gente! O outro diz-lhe que se não afflija, porque essas noticias de guerra podem ser patranhas. Effectivamente, chega um terceiro que affirma que tudo é peta, e que, por conseguinte, o duque d'Alba não se vae embora. Em vista d'isso haja regalorio, cante-se um villaneico, e muito boas noites.

Comtudo, Juan de la Encina não parou aqui: a celebração das festividades religiosas vem dar variedade aos seus dramasinhos singelos. Em geral os enredos d'essas eglogas devotas limitam-se a estarem uns pastores a tratar dos seus negocios, e de repente apparecer um anjo e dar-lhes noticia de um acontecimento qualquer da vida de Jesus. Esta fórma é tambem a que Gil Vicente depois adoptará. Em seguida Juan de la Encina aventurou-se um pouco mais a profanidades, e escreveu algumas eglogas tambem muito simples, em que se contam casos de amor. As duas, cuja fórma se aproxima um pouco da composição dramatica, são *El escudero que se tornó pastor* e *Los pastores que se tornaron palaciegos*. A primeira mostra-nos um escudeiro a quem uma pastora escolheu para seu galan, e que por amor adoptou a vida pastoril. Na segunda, o escudeiro, já enfastiado da monotonia campesina, procura persuadir aos pastores que se façam cortezãos. Nas razões dadas pelos interlocutores pró e contra esse conselho predomina a satyra do viver das cidades. Comtudo, os pastores sempre se fazem cortezãos, e justificam essa contradicção lançando-a á conta do amor, que é capaz de fazer de um escudeiro um pastor e de um pastor um escudeiro.

Em tal estado deixára Juan de la Encina o theatro hespanhol quando lhe surgiu em Lisboa um émulo, cuja gloria eclipsou a sua. Gil Vicente appareceu, e logo nos primeiros passos mostrou que deixaria bem longe o seu predecessor e modelo. Escrevendo os seus *Autos pastoris* segundo a maneira das eglogas de Juan de la Encina, se no *Auto pastoril castelhano* e no *Auto dos reis magos* se vae cingindo escrupulosamente áquelle por quem se pautava, logo quebra as andadeiras e caminha com passo firme e desassombrado pela senda, onde o auctor hespanhol o perde completamente de vista. O *Auto da Sybilla Cassandra*, o *Auto da Mofina Mendes*, o *Auto da Feira*, os *das tres Barcas*, que hão de ser imitados por Lope da Vega, revelam uma largueza de vistas, uma concepção profunda e philosophica, da qual Juan de la Encina nem sequer tem o presentimento.

Mas não se trata aqui de apreciar o genio verdadeiramente notavel de Gil Vicente; apenas se trata de demonstrar que foi elle o verdadeiro iniciador do theatro hespanhol, que foi da sua penna que saíu a primeira comedia de caracteres e de plano tendente ao desenvolvimento de uma determinada idéa. Porei de parte a farça de *Quem tem farelos*, onde a falta absoluta de acção não nos deve impedir de notarmos a physionomia admiravelmente desenhada do escudeiro Aires Rosado, typo que mostra como Gil Vicente já entendia que devia ser a comedia o espelho da sociedade, e applicava a sua theoria colhendo os fructos da observação, que o seu olhar perspicaz exercia em torno de si. E, comtudo, essas duas ou tres admiraveis scenas foram representadas em 1505, doze annos antes que saísse á luz a famigerada *Propaladia* de Torres Naharro. Mas uma scena isolada, um typo qualquer, não bastam para constituirem uma comedia, e eu quero apresentar Gil Vicente como o verdadeiro introductor da comedia de observação. Por isso temos de citar Torres Naharro, e de darmos conta da sua influencia na litteratura theatral hespanhola. Torres

1 Alberto Lista vae ainda mais atraz, e procura essa origem na *Danza de la muerte* do Judeu de Carrion. Parece-nos pouco admissivel a idéa. Não ha n'essa composição o minimo presentimento do drama.

Naharro, vivendo quasi sempre na Italia, publicando em Napoles a primeira edição das suas obras, aproveitou com o estudo da antiguidade, então muito em voga em todas as cidades italianas, o introduzir nas suas comedias a divisão regular em actos ou antes em jornadas. No mais, os passos que fez dar ao drama hespanhol não foram adiante dos que Gil Vicente dera. Na comedia allegorica parece ter tido a iniciativa, porque a sua *Trophea*, comedia em honra del-rei D. Manuel de Portugal, foi, segundo todas as probabilidades, representada diante de Tristão da Cunha, o embaixador portuguez que levou ao papa Leão X o sumptuoso presente que el-rei de Portugal lhe enviava. Mas Gil Vicente não se demorou muito a seguil-o. A *Trophea* representou-se em 1514; logo em 1519, por occasião da partida da infanta D. Beatriz para Saboya, escreveu Gil Vicente as suas *Cortes de Jupiter*, e em 1526, quando o grande imperador Carlos V casou com a princeza D. Maria de Portugal, appareceu elle com o *Templo de Apollo*. As comedias novellescas são talvez a grande obra de Torres Naharro. O *Hymeneo* é de certo o drama em que directamente se filiam as comedias de intriga de Lope de Vega. Mas na comedia de costumes, na comedia de observação, é que elle cede o passo ao nosso Gil Vicente e lhe deixa completamente as honras de iniciador.

São tres as comedias de costumes de Bartholomeu Naharro. Uma intitula-se a *Soldadesca*, *Tinellaria* a outra, *Jacinto* a terceira. A primeira tem por assumpto o recrutamento nos estados do papa, a segunda os roubos e desordem da criadagem dos prelados, o enredo da terceira cifra-se apenas no caso de uma viuva que morava n'uma quinta junto de Roma, e que tinha por costume hospedar os viajantes para saber as novidades do que se passava no mundo. Ainda não encontrára um só que lhe agradasse, até que vem tres, entre os quaes campeia o bemaventurado Jacinto, de quem ella se namora, e que por isso dá o seu nome tanto á viuva como á comedia.

Estas peças mostram já uma tal ou qual tendencia para observar as scenas variadas da vida, e para copiar do natural a descripção dos costumes. Porém o quadro é grosseirissimo. Na turba dos personagens da *Tinellaria* não ha um só typo bem caracterisado; todos os criados são ladrões, são gulosos, são patifes, mas nenhum d'elles apresenta uma physionomia particular, nem ao plano da comedia preside uma intenção qualquer. Assistimos a scenas que muitas vezes se passariam então em casa dos cardeaes romanos, mas em desenrolar diante dos olhos este quadro julga o auctor consistir toda a sua missão. Passemos agora a Gil Vicente, e vejamos a differença.

Ponhamos de parte as figuras magistraes que se acham dispersas pelos esboços informes do nosso auctor, deixemos o clerigo da Beira, o juiz da Beira predecessor de Sancho Panza dando sentenças na sua ilha da Barataria, inspirador (quem sabe?) d'esses admiraveis capitulos do *D. Quixote*, não nos demoremos a contemplar os divertidos e primorosos vultos do fidalgo provinciano e do seu capellão, tão bem desenhados no *Auto dos almocreves*, e apresentemos já a *Ignez Pereira* á admiração dos leitores.

Um dia, nos salões do paço, alguns fidalgotes pretenciosos pareceram duvidar de que as obras de Gil Vicente fossem realmente suas. É velha, segundo vêem, a mania portugueza de se não acreditar que auctor compatriota possa escrever coisa com geito. O grande homem, indignado, pediu que lhe dessem um thema qualquer, sobre o qual se obrigaria a fazer uma comedia. Os *espertos* cortezãos deram-lhe, talvez por ironia, para assumpto o proverbio «Antes quero asno que me leve que cavallo que me derrube.» Gil Vicente acceitou o thema e escreveu a primeira comedia de observação que viu a Hespanha. A *Ignez Pereira* saiu de um jacto da cabeça do nosso Jupiter dramatico.

Os proverbios theatraes, que fizeram a reputação do nosso contemporaneo Alfredo de Musset, e de Octavio Feuillet depois d'elle, foram já no seculo XVI postos em scena por Gil Vicente.

O enredo é simples. Ignez Pereira é uma menina toda romanesca, que não quer por marido senão algum alfenim que saiba dizer finezas, engenhar trovas e tocar viola. Surge-lhe a ponto a realisação do seu ideal. Apparece um escudeiro dotado de todas essas prendas, um verdadeiro Amadis. Ignez Pereira casa com elle; mas logo o poetico moço revela o seu caracter, e se torna o tyranno cioso e inexoravel de sua esposa. Não a deixa sair, obriga-a a trabalhar, e, a final, quando parte para a guerra de Africa, abandona-a sem um pedaço de pão. Felizmente, os moiros dão cabo d'elle, e n'essa morte dá Gil Vicente, como os seus editores de Hamburgo muito acertadamente notam, o ultimo toque á physionomia do escudeiro. Era poltrão para cumulo de prosaismo. Os marroquinos mataram-n'o indo elle a fugir para dentro dos muros de Arzilla. Ignez Pereira, viuva, procura consolar-se com segundo marido, mas, avisada pela experiencia, em vez de procurar um heroe de romance, escolhe um honrado homem que está por tudo quanto ella quer, que lhe dá tudo quanto ella deseja, e que, a final, anda com ella ás cabritas, como Henrique IV com os filhos quando o embaixador de Hespanha o soprendeu.

Aqui tem o thema proposto perfeitamente desenvolvido, aqui tem a comedia de observação tal como a concebeu Molière, aqui tem typos vigorosamente accentuados e desenhados com mestria, sem nunca se desmentirem do principio ao fim da farça. Podesse elle usar dos actos ou das *jornadas* que Torres Naharro introduziu no theatro, não se visse obrigado a dar a el-rei e á côrte uma representação em que não se tomasse o folego, porque sua alteza e os seus graves conselheiros não podiam perder tempo, e veriamos se d'esta magnifica farça não folgaria de ser auctor o proprio Molière.

Por aqui se podem apreciar as dimensões do gigante que surge nos humbraes do theatro peninsular. Junto da sua estatua colossal acanham-se e perdem-se os vultos dos seus antecessores e contemporaneos. Depois Lope de Rueda, Timoneda e muitos outros escriptores hespanhoes tomaram das nossas mãos a chave da scena prestigiosa, entre-aberta por Gil Vicente, e cujas maravilhas já se podiam divisar, mas foi um portuguez, foi o fundador do nosso theatro quem rasgou aos olhos deslumbrados do publico de toda a Hespanha esse vasto e desconhecido horisonte, onde havia de brilhar com resplandor immortal a fulgida constellação dos Vega e dos Calderon.

(Continúa) M. PINHEIRO CHAGAS.

BRASIL

CAPELLA-MÓR DA EGREJA DO SEMINARIO EPISCOPAL DE S. PAULO

Não sei se o finado bispo de S. Paulo, D. Antonio Joaquim de Mello, era um varão sabio e illustrado; o que sei é que era um prelado que tentou instruir o clero da sua diocese, e afastar da vida reprehensivel em que vivia a maior parte dos que parochiavam egrejas.

Ahi está o seminario episcopal, fundação d'elle, que não só attesta o que disse, mas tambem serve de eterno padrão de gloria ao seu digno fundador.

No que o illustre prelado paulistano andou mal,

porventura na melhor boa fé, foi em deixar como condição expressa no testamento, que os reverendos padres barbadinhos (italianos e francezes) continuariam a ser os professores e directores do seminario.

Foi grande a fama que o seminario adquiriu, mas, desde que se finou o seu illustre fundador, a direcção d'aquelle estabelecimento mudou inteiramente de rumo.

Á abnegação, ao desinteresse e á boa ordem, seguiram-se a cubiça do lucro, o egoismo, a inveja de identicos institutos, a relaxação e o fanatismo com o seu cortejo de hypocrisias e dissimulações.

As aulas não tem hoje a frequencia de alumnos que tinham antigamente; e por quê? É facil explical-o. Quem visitar as aulas, os dormitorios, e qualquer outra parte do seminario onde se encontrem os alumnos menores, reconhecerá que a ordem, a seriedade, o zelo e até a hygiene, desappareceram de tal estabelecimento.

Parecerão em demasia carregadas as côres d'este quadro, mas não são.

As pobres crianças mostram, no descóramento da cutis e no desalinho das vestes, a falta absoluta de cuidado e vigilancia paternaes, que devem reinar nos estabelecimentos de instrucção.

Se formos ao seminario á hora do jantar dos alumnos, veremos que o serviço d'estes não póde ser mais parco; mas se, pelo contrario, nos dirigirmos á mesa dos reverendos lazaristas, observaremos como é opipara a refeição que se lhes serve! Contraste singularissimo, e que em nada cede aos lautos banquetes em que engordavam os antigos e humildes bernardos!

Perdoe-se-me o desafogo, mas sinceramente confesso que precisava d'elle. E talvez que sirva de correctivo!

O seminario de S. Paulo é um anachronismo para a nossa civilisação. Isento da obediencia á inspectoria da instrucção publica, tornou-se um estado no estado.

O nosso illustrado comprovinciano, o sr. dr. Falcão Filho, no artigo que no vol. VI d'este semanario, a pag. 266, escreveu ácerca do seminario, acompanhando a gravura que então se publicou, expressou-se d'este modo:

«Será conveniente a direcção moral e religiosa que n'este seminario se dá aos alumnos?

«Tem sido o ensino dirigido com criterio, prégando-se o verdadeiro sentimento da religião sem os excessos do fanatismo?

«Preparam-se ahi as almas com os verdadeiros dotes moraes, ou estragam-n'as, abrindo-lhes ulceras com o veneno da hypocrisia e da dissimulação?

«Tolera a paciencia, admittem os interesses do estado, que a educação religiosa e secular esteja, como ahi acontece, completamente independente da vigilancia e fiscalisação civil?

«Deve o poder temporal parar diante das portas d'esse edificio, como diante de muralhas de bronze, onde não póde penetrar para ver se o espirito da mocidade vae desnorteado?

«São questões estas que a imprensa do meu paiz tem discutido, e sobre que tem chamado a attenção do governo. Aqui não é o logar proprio de elucidal-as.»

Quanto á estampa que acompanha este breve artigo, por ella se vê claramente que é mui singelo e elegante o interior da capella-mór do seminario de S. Paulo. Teve bom gosto o architecto. E, diga-se sem rebuço, nos templos christãos a verdadeira magestade consiste na singeleza dos ornatos. O excesso dos aformoseamentos póde distrahir o fiel, mas a simplicidade ha de forçosamente augmentar-lhe o respeito e a veneração pela casa de Deus.

S. Paulo, setembro de 1866. A. F.

NAVEGAÇÃO DE VAPOR

(Vid. pag. 312)

IV

Helice — Diversas tentativas para a applicação do helice como propulsor nos navios — Bernouilli, Delisle, Sauvage, etc. — Ericsson e Smith — Helice de Ericsson — Experiencias em Inglaterra — Seu debil acolhimento — Ericsson volta para a America — *Robert Stockton*, primeiro vapor de helice construido por Ericsson na America — Helice de Smith — Experiencias em Inglaterra — Seu feliz exito — *Archimedes*, vapor de helice construido por Smith em Inglaterra — Acção do helice no movimento dos barcos — Machinas usadas nos vapores de helice.

O helice é de invenção muito mais recente que as rodas de pás. A primeira idéa de applicar o helice como motor é devida ao celebre mathematico Daniel Bernouilli; desde esta epocha até 1836 diversas vezes varios individuos tentaram a applicação do helice aos navios, mas sempre com pouco successo; taes foram Paucton em 1768, Dallery em 1803, Sauvage em 1832, etc.; mas em 1823 Delisle apresentou uma memoria relativa ao emprego do helice como propulsor nos navios de vapor, exactamente similhante áquelle para o qual Ericsson tirou privilegio de invenção em 1836.

Foi n'este mesmo anno de 1836 que Smith tirou privilegio de invenção para um modelo de helice destinado a servir como propulsor nos barcos de vapor. Este modelo é exactamente o mesmo apresentado por Sauvage em 1832. Não era a primeira vez que a França, depois de ter inventado um melhoramento, o deixava cair no esquecimento; sendo mais tarde a Inglaterra, sua rival, que deveria realisar industrialmente a invenção franceza. Era o mesmo que já tinha succedido com a machina de vapor, com a illuminação a gaz, e o que depois succedeu com a telegraphia electrica, etc.

O desventurado Sauvage, preso por dividas em Boulogne, assistiu na sua janella ás experiencias feitas no porto pelo commandante do *Ruttler*, vapor construido em Londres, com um helice do modelo que inventára o triste encarcerado. A este espectaculo não resistiu a razão do inventor; completamente doido, foi Sauvage transportado para Paris, onde falleceu no hospital de alienados, em 1857.

É notavel que Ericsson e Smith trabalhassem ao mesmo tempo, cada um separadamente, para a solução do problema da applicação do helice como propulsor, e que ambos fossem felizes nos seus tentamens.

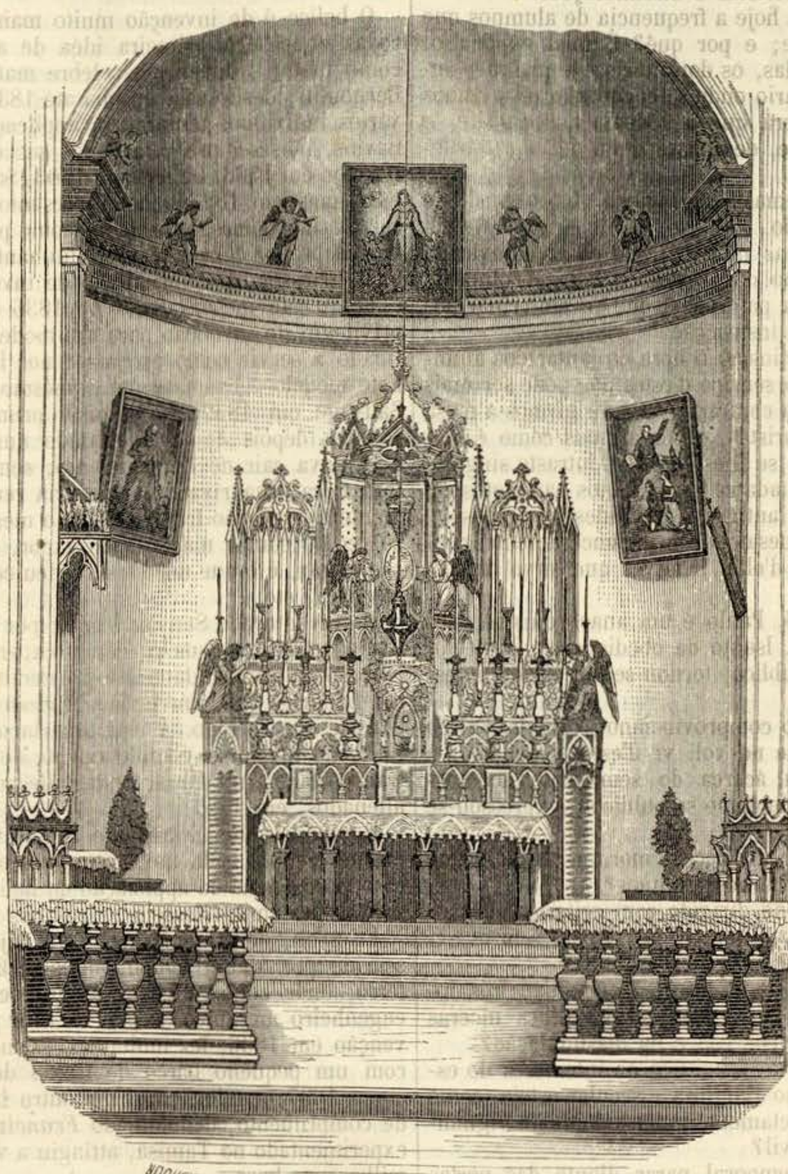
Ericsson, de origem sueca, em cujo exercito tinha servido por algum tempo, havia-se fixado em Inglaterra, onde soubera grangear grandes creditos como engenheiro mecanico. Depois de tirar privilegio de invenção em 1836, fez muitas experiencias em Londres com um pequeno barco de $0^{m},63$ de comprimento; e em 1837 mandou construir outro barco de $13^{m},72$ de comprimento, denominado *Francis Ogden*, o qual, experimentado no Tamisa, attingiu a velocidade de 10 milhas por hora.

Apresentando o seu modelo ao conselho do almirantado, esperava Ericsson que o auxiliassem em vista dos bellos resultados das suas experiencias; mas da commissão nomeada pelos lords do almirantado para examinar o novo invento fazia parte William Symonds, o qual observou que a applicação de um propulsor á ré do navio transtornaria a acção do leme; em vista do que, o projecto de Ericsson não foi bem recebido. Parece, porém, que o que contribuiu para este resultado foi a circumstancia de Ericsson ser estrangeiro, e saber-se que n'aquella occasião o inglez Smith tambem trabalhava no mesmo sentido. Seja como for, o caso é que Ericsson desgostou-se, saíu de Inglaterra e dirigiu-se aos Estados Unidos, onde, auxiliado por um official de marinha, Robert Stockton, construiu um barco de $21^{m},35$ de comprimento, denominado *Robert Stockton*, a que applicou o novo propulsor, o qual deu

tão bons resultados, que se resolveram a fazel-o atravessar o Oceano Atlantico. Desde então o helice de Ericsson foi applicado como propulsor a muitos navios de guerra e mercantes dos Estados Unidos.

Smith, ajudado pelo banqueiro Wright, proseguiu pelo mesmo tempo nas suas experiencias em Inglaterra para a applicação do helice como propulsor nos navios. Depois de varios ensaios feitos com um pequeno modelo, construiu, em novembro de 1836, um pequeno barco de seis toneladas de lotação, que navegou no Tamisa até 1837 com bom exito, e a final aventurou-se no mar, indo successivamente a Blackwall, Gravesend, Ramsgate, Dover, Folkestone, Hythe, voltando a Londres com um pessimo tempo, o que era excessivamente perigoso para tão pequeno barco.

Desde esse momento a opinião publica tinha completamente approvado o propulsor de Smith; mas o almirantado inglez, antes de adoptal-o para a marinha de guerra, mandou ensaiar o novo propulsor em um navio grande. Para isso foi construido o *Archi-*



Capella-mór da egreja do seminario episcopal de S. Paulo (Brasil)

medes, de 237 toneladas, e da força de 90 cavallos. As experiencias tiveram um bello exito; o navio attingiu a velocidade de nove milhas por hora.

O *Archimedes* fez em 1838 a volta da Gran-Bretanha, visitando os principaes portos, sendo objecto de admiração para os constructores e armadores de navios, e para o povo, que em grande multidão concorria a vêl-o. Desde então o helice de Smith rapidamente se espalhou pela marinha militar e mercante de todas as nações.

O helice compõe-se de um eixo, tendo uma superficie inclinada em relação ao plano do seu movimento de rotação; é como que um fragmento de rosca de parafuso. No propulsor de Smith a superficie heliçoidal faz apenas uma volta; no de Ericsson faz duas. Modernamente tem-se adoptado helices com duas, tres e quatro abas; mas o de duas, e depois o de tres abas, são os que tem dado melhores resultados.

O helice colloca-se na pôpa do navio, ficando completamente mergulhado n'agua; o eixo atravessa o navio longitudinalmente, saindo pela pôpa.

O helice, recebendo um rapido movimento de rotação por meio das machinas de vapor, pela acção das suas abas soffre grande resistencia da parte da agua, força perpendicular á superficie heliçoidal, e de que uma componente no sentido do comprimento do navio produz o movimento d'elle.

Nos navios de helice, as machinas de vapor usadas

são sempre machinas de acção directa; a maior parte das vezes os cylindros são horisontaes. A velocidade das machinas deve ser maior para este propulsor do que para as rodas de pás; e com effeito, em quanto o eixo das rodas faz geralmente quinze a vinte voltas por minuto, o eixo do helice faz oitenta a cem no mesmo tempo.

V

Adopção do helice pelas diversas nações — *La Pomone*, primeiro vapor de helice de guerra francez — Vapores de guerra que tem possuido Portugal — O *Duque da Terceira*, primeiro vapor de guerra portuguez — Vapores de rodas e de helice pertencentes á esquadra portugueza — Comparação entre os dois propulsores — Vantagens do helice para navios de guerra, para mares procellosos, para longas viagens, para o armamento dos navios, etc. — Vantagens das rodas em rios ou mares pouco agitados, para paquetes, etc. — Menor deterioração das machinas nos vapores de rodas do que nos de helice.

Todas as nações adoptaram o helice para os seus barcos de vapor, do mesmo modo que todas tinham, alguns annos antes, adoptado as rodas de pás. Em França, só sete annos depois das experiencias de Smith e Ericsson é que o governo do rei Luiz Filippe, um dos mais rotineiros que tem governado aquelle paiz, adoptou o helice para os seus navios. Foi em 1843 que Lenormand construiu o primeiro barco de helice no Havre. O primeiro navio de guerra francez munido do novo propulsor foi a fragata *La Pomone*, de 44 peças e da força de 220 cavallos.

Em Portugal, o primeiro vapor de guerra de rodas foi o *Duque da Terceira*, que depois da guerra da usurpação, em 1833, ficou por largos annos só em campo no nosso paiz. Foi durante a administração do conde do Tojal, em 1846, ministro da fazenda muito enthusiasta das coisas da marinha, que foram comprados os seguintes barcos de vapor de rodas: o *Conde do Tojal*, o *Duque do Porto* e o *Mindello*. D'estes só se acha hoje em serviço o *Mindello*, tendo sido accrescentado em 1862, durante a administração do sr. Mendes Leal, ministro da marinha que, durante o tempo que se achou á frente d'aquella repartição, deu grande impulso ao desenvolvimento da nossa marinha, a qual parece ter caido em completo marasmo depois que saiu d'aquella administração o illustre poeta. O *Mindello*, no seu genero, e para a epocha em que foi construido, é, sem dúvida, uma das melhores acquisições navaes feitas para o nosso paiz.

O primeiro barco de helice que teve Portugal foi o *Duque do Porto*, da companhia Luso-brasileira, de triste memoria. Navegava para o Porto, onde se perdeu, como tantos outros barcos, na terrivel foz do Douro.

Os primeiros navios de helice que teve a nossa marinha de guerra foram os dois elegantes barcos *Lynce* e *Argos*, que tem sido empregados no serviço de fiscalisação na costa do reino, por conta do ministerio da fazenda. Vieram em 1853. Desde esta epocha temse mandado fazer a Inglaterra: o *Bartholomeu Dias* e *Estephania*, grandes corvetas de guerra; *Sagres* e *Maria Anna*, avisos; *Zarco* e *Zambeze*, canhoneiras. Em Lisboa construiram-se as corvetas *Sá da Bandeira*, *Infante D. João*, *Duque de Palmella*, *Duque da Terceira*, canhoneira *Minho*, que foram a Inglaterra receber as respectivas machinas. Para a escuna *Barão de Lazarim* a machina foi feita no arsenal de Lisboa.

Se juntarmos á lista dos navios já citados os nomes de *Infante D. Luiz* e *Duque de Saldanha*, vapores de rodas que por largos annos haviam, sob os nomes de *Royal Tar* e *Montrose*, feito o serviço de paquetes na companhia ingleza Peninsular e Oriental, e que uma infeliz idéa fizera transformar em navios de guerra, completaremos a relação dos navios de vapor que tem possuido a armada portugueza.

O helice apresenta certas vantagens sobre as rodas de pás, principalmente para navios de guerra. Com effeito, o helice, ficando completamente mergulhado n'agua, está mais ao abrigo dos projectis de artilheria; em quanto as rodas se acham a descoberto, e portanto muito expostas, podendo o barco ficar sem propulsor.

Quando ha muito mar, que faz jogar o navio de bombordo a estibordo, as rodas de pás ficam alternadamente uma fóra d'agua e a outra completamente mergulhada. N'este caso, em qualquer d'ellas a acção que produz o movimento se torna nulla, em quanto no helice a inclinação do navio não tem influencia sobre a acção motora do propulsor.

Os navios de helice podem ser apparelhados exactamente com a mesma mastreação que teriam se fossem apenas navios de vela, o que não acontece aos vapores de rodas: d'aqui resulta que, havendo vento favoravel, póde este auxiliar extraordinariamente o vapor e augmentar a rapidez da marcha dos navios; e se, por acaso, ha qualquer accidente na machina que impossibilita de funccionar o propulsor, fica como um navio de vela, que póde navegar segundo as condições usuaes, o que não succede aos vapores de rodas, que geralmente tem pouco panno, e que só podem aproveitar-se do vento largo, ou á pópa, porque para o seu propulsor não convem o vento á bolina, porque inclina muito os navios.

Quando começou a ser adoptado o helice possuiam as grandes nações maritimas um immenso material de navios de vela; de modo que tiveram a idéa de metter nos grandes navios machinas auxiliares de pequena força; de construir, em fim, navios mixtos; e n'esta conformidade foram transformados os principaes navios de guerra da França e Inglaterra, erro funesto e anti-economico, apesar de todas as illusões que tinham os homens que emprehenderam a nova transformação do material naval; e, com effeito, os navios mixtos não deram resultados satisfactorios. Errára-se o problema; em logar de fazerem o vapor auxiliar da vela, deviam ter feito a vela auxiliar do vapor. É o que se reconheceu mais tarde em França, sendo, debaixo dos riscos e direcção de Dupuy de Lôme, construido em 1852 o *Napoleão*, grande navio de 120 peças e de 1:000 cavallos de força. Era verdadeiramente o primeiro vapor de guerra; as velas eram apenas auxiliares. No seu genero nunca se construiu navio que melhor satisfizesse ás principaes condições nauticas.

Uma grande vantagem que tem o helice sobre as rodas para os navios de guerra, é o permittir que o navio seja armado, como se fôra de vela, com baterias corridas de pôpa á proa; em quanto que os de rodas só admittem um pequeno numero de bocas de fogo, ficando as baterias completamente interrompidas no meio dos barcos.

A acção das vagas sobre as rodas produz choques que atrazam a marcha do navio, e que podem mesmo deteriorar o propulsor; em quanto o helice está mais ao abrigo das ondas, de modo que, com mar cavado, o helice dá maior velocidade. Em mar chão, porém, as rodas dão maior velocidade ao navio, e não necessita ser tão grande a velocidade da machina como no helice; d'aqui resulta que as machinas se gastam menos com os propulsores de rodas do que com os de helice. As rodas tambem dão certa estabilidade aos navios, que faz que o balanço de bombordo a estibordo seja menor que nos navios de helice.

O helice tambem apresenta o inconveniente de se poder obstruir o poço onde se acha o propulsor, que assim fica impossibilitado de funccionar.

Vê-se, pois, que é nos navios de guerra, e nos navios destinados a fazer longas viagens, em que póde faltar o carvão, e onde ha mares muito agitados, que mais vantajoso é o helice; podendo as rodas ser com vantagem applicadas aos barcos que tem de navegar por mares tranquillos ou rios.

(Continúa) FRANCISCO DA FONSECA BENEVIDES.

ARCHIPELAGO DE CABO VERDE

ILHA DE SANTO ANTÃO

(Vid. pag. 309)

Estão situadas as ilhas de Cabo Verde 14° 45′ e 17° 13′ de latitude ao norte do Equador, e 16° 16′ e 43° 36′ de longitude a oeste do meridiano de Lisboa. Occupa, por conseguinte, este archipelago tres graus de norte a sul.

São dez as ilhas, e dividem-se em tres grupos. *Santo Antão*, *S. Vicente*, *Santa Luiza* e *S. Nicolau*, com os *Ilhéos Branco e Raso* entre as duas ultimas, ficam para o lado do noroeste. As ilhas do *Sal* e da *Boa Vista*, tendo esta ao sudoeste o *baixo de João Leitão*, levantam-se da parte do nordeste. Ao sul estão as ilhas de *Maio*, *S. Thiago*, *Fogo* e *Brava*, com os *Ilhéos Seccos* ao norte da ultima. Porém a divisão geralmente acceite consta só de dois grupos, designados com o nome de *ilhas de Barlavento* e *ilhas de Sotavento*. O primeiro d'estes grupos compõe-se das ilhas de *S. Vicente*, *Santo Antão*, *Santa Luiza*, com os *Ilhéos Branco e Raso*, e das ilhas de *S. Nicolau*, do *Sal* e *Boa Vista*. O segundo é composto das ilhas de *Maio*, *S. Thiago*, *Fogo*, *Ilhéos Seccos*, tambem chamados *Grande* e *Rombo*, e da *ilha Brava*.

Constitue este archipelago a *provincia* ou *districto administrativo de Cabo Verde*, administrado por um governador geral, em que estão reunidas as attribuições civis e militares, que no reino são confiadas aos governadores civis e aos generaes commandantes das divisões militares.

Dependem d'este governo no continente africano a *Guiné portugueza*, que consta da *praça de S. José de Bissau*, na ilha d'este nome, com os seus *presidios de Fá* e *Geba* no *sertão dos Mandingas*; e das *ilhas de Bolama* e *Gallinhas*, no *archipelago de Bijagoz*; da *Casa forte de Cacheu* e povoação junta no *rio de S. Domingos*, com os *presidios de Bolor*, na foz do mesmo rio, de *Zinguechor* sobre o rio *Cazamansa*, e de *Farim*, no *sertão dos Mandingas*.

Provêem á administração da justiça em primeira instancia os juizes de direito das comarcas em que se divide o archipelago, e em segunda instancia a relação de Lisboa.

O governo ecclesiastico é exercido por um bispo suffraganeo do patriarcha de Lisboa. Foi creada esta diocese por bulla pontificia de 3 novembro de 1532.

A capital da provincia é a *cidade da Praia*, na ilha de S. Thiago, desde o anno de 1770, em que despojou d'essa prerogativa a *cidade da Ribeira Grande*, na mesma ilha.

Ha bastante razão para suppor que estas ilhas foram conhecidas dos phenicios, dos gregos e romanos, se eram, como parece, as que estes povos designavam com o nome de *Gorgonidas*. Ao promontorio, que Diniz Fernandes denominou *Cabo Verde*, chamaram os gregos *Hesperion keras (occidentale cornu)*; e os romanos *Hesperium promontorium*, e tambem *Arsinarium Africæ*.

Tendo dado aos nossos leitores uma breve noticia da historia e situação d'este archipelago, é chegada a occasião de dizermos alguma coisa da ilha de Santo Antão, cuja perspectiva publicámos em gravura a pag. 261.

Não consta ao certo o anno em que esta ilha foi descoberta. Devia sel-o conjunctamente com as outras tres que formam o grupo do noroeste, pois que todas são visinhas. Porém existe a mesma incerteza a respeito d'estas. O que apenas se póde inferir da doação que el-rei D. Affonso V fez a seu irmão, o infante D. Fernando, duque de Vizeu, das ilhas de S. Nicolau e S. Vicente, é que já estavam descobertas no anno de 1465.

Tambem se ignora o anno em que teve principio a povoação e cultura da ilha de Santo Antão. Presume-se que seria em 1538 ou no anno seguinte, em razão de ter feito mercê da mesma ilha el-rei D. João III a João de Sousa por carta de doação de juro e herdade, de 13 de janeiro de 1538; e attendendo a ser este o primeiro documento de que ha noticia com relação ao aproveitamento da dita ilha. Foi feita esta doação para recompensar os distinctos serviços do bravo Manuel de Sousa, primeiro capitão de Dio, nas pessoas de seus sobrinhos, João de Sousa, a quem el-rei fez a mercê, e Gonçalo de Sousa, que pouco depois, por morte de seu irmão, succedeu n'ella.

Determina-se n'aquella doação que o agraciado pagará a el-rei o dizimo e quarto das pelles e cebo do gado que matasse, e que povoará a ilha com as mesmas condições outorgadas aos moradores de S. Thiago, etc. Aquella condição expressa deixa suppor que o principal aproveitamento que se esperava o donatario désse á ilha seria a criação de gados. E talvez tambem se poderá tirar fundamento para se julgar que já n'esse tempo existisse na ilha a referida criação.

Não se conservou por muitos annos o senhorio da ilha de Santo Antão na familia de Manuel de Sousa. Os dois sobrinhos, que acima nomeámos, filhos de sua irmã, D. Violante de Sousa e de Pedro da Fonseca, falleceram sem geração.

Tendo revertido a ilha para a coroa, e achando-se Filippe II de Castella na posse já pacifica de Portugal, doou o intruso monarcha a mesma ilha, e com eguaes condições, a D. Francisco Mascarenhas, em remuneração dos serviços que prestára na India, onde exercêra o cargo de vice-rei desde o anno de 1581 até 1584 com o titulo de conde da Villa da Horta, na ilha do Fayal. A carta de doação tem a data de 17 de setembro de 1596, e abrange as ilhas das Flores e Corvo, no archipelago dos Açores, sendo estas dadas ao dito fidalgo em troca das ilhas do Fayal e Pico, que elle possuia anteriormente. No mesmo documento lhe permittiu o soberano mudar o seu titulo de conde da Villa da Horta pelo de conde de Santa Cruz, na ilha das Flores, que então lhe doava.

Succedeu-lhe n'este senhorio em 1608 seu filho, D. Martinho Mascarenhas, segundo conde de Santa Cruz, que falleceu deixando por herdeira a sua filha, D. Beatriz Mascarenhas, casada com D. João Mascarenhas, que foi terceiro conde de Santa Cruz.

Por morte de D. Beatriz, seu filho, D. Martinho Mascarenhas, poz demanda ao conde, seu pae, sobre a successão da casa e titulo de sua defuncta mãe, entrando na posse de ambos por alvará de 30 de junho de 1657.

Casou D. Martinho, que foi quarto conde de Santa Cruz, com D. Juliana de Lencastre, filha de D. Manrique da Silva, primeiro marquez de Gouvêa e sexto conde de Portalegre, e da marqueza D. Maria de Lencastre, filha dos terceiros duques de Aveiro.

Nasceu d'este consorcio D. João Mascarenhas, que, herdando esta grande casa, e, por conseguinte, o senhorio das ilhas de Santo Antão, Flores e Corvo, foi quinto conde de Santa Cruz. Morrendo sem geração seu tio materno, D. João da Silva, segundo marquez de Gouvêa, passaram os vinculos e senhorios d'esta casa para a dos condes de Santa Cruz. D'est'arte, o filho herdeiro de D. João Mascarenhas, chamado D. Martinho Mascarenhas, foi terceiro marquez de Gouvêa e sexto conde de Santa Cruz.

Do seu casamento com D. Ignacia Rosa de Tavora, filha dos segundos marquezes de Tavora, nasceram, entre outros filhos, D. João Mascarenhas, que foi quarto marquez de Gouvêa e setimo conde de Santa Cruz; e D. José Mascarenhas, no qual seu irmão, vendo-se sem filhos, renunciára a casa e titulos, pelo que foi o dito D. José quinto marquez de Gouvêa e oitavo conde de Santa Cruz.

Fallecendo no estado de solteiro, em 23 de junho de 1745, D. Gabriel de Lencastre Ponce de Leão Manrique de Lara Cardenas Giron e Aragão, setimo duque de Aveiro, disputaram a successão d'esta opulenta casa D. Antonio de Lencastre Ponce de Leão, duque de Banhos, em Hespanha, sobrinho do referido D. Gabriel, e D. José Mascarenhas, marquez de Gouvêa, que fazia valer os seus direitos áquella herança como bisneto de D. Maria de Lencastre, filha dos terceiros duques de Aveiro.

No fim de sete annos de rija demanda, acabou este notavel pleito, o de mais vulto de que se tem occupado os tribunaes portuguezes relativamente á importancia da herança em litigio. Vinte e seis de maio de 1752 é a data da ultima sentença da relação, que metteu definitivamente o marquez de Gouvêa na posse da casa e estados dos duques de Aveiro.

Fomos talvez demasiadamente prolixos n'esta genealogia. Porém levaram-nos a isso duas razões: primeira, a de precisarmos demonstrar como o senhorio da ilha de Santo Antão veiu á casa dos marquezes de Gouvêa, e depois á dos duques de Aveiro; segunda, a persuasão de que muitos dos nossos leitores talvez ignorem e estimem saber como entrou a varonia dos Mascarenhas na grande herança da familia que trazia o seu appellido de Lencastre da rainha D. Filippa, mulher de D. João I, pelo seu chefe, D. Jorge de Lencastre, duque de Coimbra, filho legitimado del-rei D. João II, e pae do primeiro duque de Aveiro.

D. José Mascarenhas, oitavo duque de Aveiro, quinto marquez de Gouvêa e oitavo conde de Santa Cruz, pouco tempo desfructou estas honras e as riquezas que lhe provieram da reunião das tres opulentas casas, representadas pelos seus titulos. Condemnado por sentença dos tribunaes de justiça como complice no attentado de 3 de setembro de 1758 contra a vida del-rei D. José, foi degolado, com outros companheiros de infortunio, na praça de Belem, no dia 13 de janeiro de 1759, depois de despojado de todos os titulos, honras e bens.

Assim tornou a reverter para a corôa a ilha de Santo Antão.

Durante o dominio dos condes de Santa Cruz foi a ilha por sua ordem povoada de escravos, levados para alli do continente africano e por elles cultivada em partes. Para os negros fundaram os mesmos fidalgos uma povoação a que pozeram o nome de *Santa Cruz*, o qual depois se trocou pelo de *Ribeira Grande*, em razão de ser aquella banhada pelas aguas d'esta. Foi o anil a principal cultura que os condes alli tiveram.

Descobriu-se alli a planta do anil na entrada do seculo XVIII; e estabeleceram os ditos condes a fabrica do anil no anno de 1705.

Quando a ilha, por effeito d'aquella catastrophe, entrou nos bens da corôa, não tinha habitantes que não fossem escravos, pretos ou mulatos, porém d'estes poucos. D'aqui resultou tornar-se aquelle ponto um foco de desordens e desmoralisação. Continuou assim durante o resto do reinado de D. José, pois que nunca alli chegou a solicitude do marquez de Pombal, attrahida e entretida constantemente por tantas reformas e negocios de gravidade no reino.

A rainha D. Maria I, poucos annos depois de empunhar o sceptro, julgou bastante para remediar tão grande mal dar alforria a todos os escravos que se achavam na ilha, o que levou a effeito com o decreto de 1 de janeiro de 1780. Porém, como bem se póde suppor, esta medida, assim desacompanhada de outras providencias governativas, deixou progredir o mal, se é que não o aggravou.

Acabando por onde devia começar, tratou depois o governo de promover na ilha a colonisação de gente branca. Todavia, as primeiras familias européas que alli se estabeleceram, o que se realisou nos fins d'esse seculo, foram guiadas mais pelo seu proprio impulso, confiando na salubridade do clima e na fertilidade da terra, que por diligencias do governo. Mas como em quasi todas as coisas o que mais custa é o primeiro passo, assim n'este negocio de colonisação o exemplo d'aquellas familias foi em breve seguido por outras, com que pouco a pouco a ilha se foi povoando de brancos.

No começo do seculo actual chegaram á ilha bastantes colonos hespanhoes, naturaes das Canarias. Concedeu-lhes o governo terrenos nos *altos da Corda e da Caldeira*, onde se estabeleceram, arroteando, lavrando terras, e semeando-as de trigo, cevada e centeio.

Prosperou a colonia durante alguns annos, graças á feracidade do solo, que lhe recompensou o trabalho com abundantes colheitas. Porém, vindo estas a escassear por falta de estrumes, e deixando os colonos de encontrar na acção governativa a protecção que demandam as colonias nascentes, em quanto não vencem as difficuldades e não triumpham dos perigos que sempre costumam cercar-lhes o berço; perdidas as esperanças de melhorar de fortuna, abandonaram a ilha, voltando uns á terra natal, e outros tomando diversos rumos.

No anno de 1854 foi levada a esta ilha, por effeito de uma grande desgraça, uma numerosa colonia de madeirenses. Naufragando nas alturas de Santão Antão um navio que transportava 230 aventureiros, que tinham deixado a ilha da Madeira para buscar fortuna em terras estranhas, foram salvos todos esses infelizes, e conduzidos por barcos de pesca á ilha de Santo Antão. O governador, general Barreiros, teve a boa idéa de os convidar e persuadir a que ficassem alli, estabelecendo-se como agricultores em terras que lhes seriam dadas. Á excepção de vinte e dois, todos acceitaram, mas ao cabo de dois annos não restava d'esta colonia n'aquella ilha mais que a memoria. Ou fosse por lhes não terem dado bons terrenos, ou por falta de outras condições, ou, em fim, porque aspirassem a fazer fortuna por outro modo, o que é certo é que todos estes colonos abandonaram a ilha de Santo Antão dentro d'aquelle praso. E assim se frustrou mais esta tentativa de colonisação, que, se fôra bem dirigida e convenientemente patrocinada, teria dado, sem dúvida, excellentes resultados.

No principio d'este seculo não tinha a ilha mais povoações que as da *Ribeira Grande*, villa e capital onde tiveram assento as primeiras auctoridades, e as das *ribeiras do Paul* e *das Janellas*. E tambem a sua agricultura se achava limitada aos terrenos que circundavam aquellas povoações, e que são regados pelas ditas ribeiras. Entretanto, os ensaios agricolas, dirigidos mais convenientemente e com maior zelo pela gente branca, e por conseguinte coroados de mais feliz resultado, foram convidando não sómente novas familias do reino a estabelecerem-se na ilha de Santo Antão, mas tambem incitaram alguns proprietarios ricos das outras ilhas a adquirir alli bons terrenos, que brevemente converteram em fazendas mui bem cultivadas e importantes. D'este modo se estendeu a cultura ás terras que bordam as margens das *ribeiras das Patas*, *da Garça*, *Tarrafal*, *Coculim* e outras.

Apesar de que a população e a agricultura tem ido em augmento desde então para cá, embora com muita lentidão, acha-se ainda despovoada e inculta a maior parte da ilha, não obstante contar entre os baldios muitas terras fertilissimas, regadas por diversas ribeiras, sempre abundantes de aguas.

A fome que assolou a ilha nos annos de 1831 a 1833, tirando a vida a mais de seis mil habitantes, foi uma calamidade que atrazou muito o seu desenvolvimento.

(Continúa) I. DE VILHENA BARBOSA.